

บทบาทของญี่ปุ่น ต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก*

วิเชียร อินทะลี**

ความนำ

การพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ถือเป็นนโยบายและแผนงานที่สำคัญ ซึ่งรัฐบาลได้บรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525-2529 รวมถึงฉบับต่อมา หากพิจารณาถึงมูลเหตุหรือปัจจัยที่ทำให้รัฐบาลต้องกำหนดนโยบายและแผนงานดังกล่าว เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการ ก็อาจประมวลเป็นมูลเหตุหรือปัจจัยหลักได้ 3 ประการด้วยกัน คือ

ประการแรก การพัฒนาประเทศนับตั้งแต่การประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 พ.ศ. 2504-2509 เป็นต้นมา ได้ส่งผลให้กรุงเทพฯ มีอัตราการขยายตัวของความเป็นเมืองและขนาดของประชากรเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก โดยมีขนาดใหญ่กว่าเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองรองในอันดับที่สองถึง 50 เท่า ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมกระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง ดังสถิติจำนวนโรงงานทั่วประเทศในปี 2522 ซึ่งมีจำนวน 67,736 โรงงาน เป็นโรงงานในภาคกลางถึงร้อยละ 40.9 และเขตกรุงเทพฯ ร้อยละ 21.2 ขณะเดียวกัน กรุงเทพฯ ยังเป็นศูนย์กลางทางการเงิน การตลาด การคมนาคม การศึกษา และการบริหารงานของภาครัฐบาลอีกด้วย

สภาพดังกล่าวได้ก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างขั้นพื้นฐาน ความเหลื่อมล้ำระหว่างเมืองกับชนบท ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ และปัญหาทางสังคม ที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ภาครัฐบาลซึ่งตระหนักต่อปัญหาดังกล่าว จึงได้กำหนดนโยบายและแผนงานกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม เพื่อมิให้มากระจุกตัวอยู่เฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง

ประการที่สอง การสำรวจพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย นับตั้งแต่ปี 2513 เป็นต้นมา โดยมีปริมาณมากเพียงพอที่จะนำขึ้นมาใช้ในเชิงเศรษฐกิจ จึงเป็นผลให้รัฐบาลกำหนดแผนงานการพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก ที่จะใช้ประโยชน์จากก๊าซธรรมชาติเป็นปัจจัยในการผลิต อาทิ อุตสาหกรรมแยกก๊าซ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็ก

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานการวิจัยเรื่อง บทบาทของญี่ปุ่นต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก และเป็นเอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการ “ทิศทางการวิจัยเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในศตวรรษที่ 21” ณ สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปทุมธานี วันที่ 5 สิงหาคม 2542

** นักวิจัย สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กล้า ซึ่งจะส่งผลให้เกิดอุตสาหกรรมขึ้นต่อเนื่องตามมา อันจะเป็นการปรับ โครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศไปในตัว

ประการที่สาม จากมูลเหตุที่รัฐบาลต้องการกระจายความเจริญออกสู่ภูมิภาค กอปรกับความต้องการใช้ประโยชน์จากก๊าซธรรมชาติ เป็นตัวจุดประกายการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยถือเอาจังหวัดระยอง ซึ่งเป็นบริเวณที่ท่อก๊าซขึ้นจากอ่าวไทยเป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมหลัก จังหวัดชลบุรี เป็นที่ตั้งอุตสาหกรรมเบา รวมทั้งจังหวัดฉะเชิงเทราซึ่งเป็นพื้นที่ใกล้เคียงเป็นเป้าหมายในการพัฒนานั้น ทั้งนี้ก็เพื่อให้การพัฒนาเกิดผลดีต่อพื้นที่ส่วนหลังคือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นแหล่งอุปทานของแรงงานและวัตถุดิบทางการเกษตรที่สำคัญ อันจะเป็นผลให้คุณภาพชีวิตของประชากรในภาคดังกล่าวดีขึ้น ขณะเดียวกันผลจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการก็จะ เป็นประตูทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ ในการขนถ่ายสินค้าจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ต่างประเทศ

การที่รัฐบาลกำหนดนโยบายและแผนงานการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก โดยมีเป้าหมายทั้งเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และการพัฒนาอุตสาหกรรมหลักของประเทศ เพื่อการก้าวไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (New Industrialized Countries - NICs) นั้น ต้องถือว่าเป็นนโยบายและแผนงานขนาดใหญ่ ที่ประเทศไม่เคยมีประสบการณ์มาก่อน จากรายงานการศึกษาในเบื้องต้นแสดงให้เห็นว่า การพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก มีความจำเป็นที่ต้องดำเนินการลงทุนใน 4 กลุ่มโครงการคือ กลุ่มโครงสร้างขั้นพื้นฐานทั้งในระดับภาคและประเทศ กลุ่มโครงการอุตสาหกรรมหลักที่มาตาพุด จังหวัดระยอง กลุ่มโครงการอุตสาหกรรมเบา และการพัฒนาชุมชนใหม่ที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และกลุ่มโครงการพัฒนาและปรับปรุงเมืองศูนย์กลาง กลุ่มโครงการเหล่านี้เมื่อพิจารณาในรายละเอียดประกอบด้วย โครงการอุตสาหกรรมหลัก 10 โครงการ โครงสร้างขั้นพื้นฐาน 76 โครงการ โครงการพัฒนาเมือง 6 โครงการ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวอีก 1 โครงการ แต่ละโครงการล้วนแต่มีความเกี่ยวเนื่องกัน ไม่อาจแยกดำเนินการเป็นเอกเทศได้

เมื่อพิจารณาถึงงบประมาณการลงทุน จากประมาณการโดยใช้ค่าของเงินบาทในปี 2524 เป็นฐาน การลงทุนด้านอุตสาหกรรมหลัก จะใช้เงินลงทุนประมาณ 65,000 ล้านบาท ด้านอุตสาหกรรมเบา 4,100 ล้านบาท และด้านโครงสร้างขั้นพื้นฐาน 35,500 ล้านบาท จำนวนเงินลงทุนทั้งหมดอาจจะสูงมากถึง 112,000 ล้านบาท โดยร้อยละ 87 ของเงินลงทุน ต้องดำเนินการในช่วง 10 ปีแรกของโครงการ คือ ระหว่างปี 2524-2534 ทั้งนี้ ภาครัฐบาลต้องลงทุนด้านอุตสาหกรรมหลักในอัตราร้อยละ 15-20 ดังนั้น งบประมาณในการลงทุนของภาครัฐบาลรวมทั้งโครงการจะเท่ากับ 55,000 ล้านบาท ส่วนการลงทุนของภาคเอกชนจะเท่ากับ 57,000 ล้านบาท

การที่ภาครัฐบาลต้องลงทุนเป็นจำนวน 55,000 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 10 ปี หรือถ้าโดยเฉลี่ยปีละประมาณ 5,500 ล้านบาท ก็นับเป็นจำนวนที่สูงมาก เมื่อเทียบกับงบประมาณรายจ่ายประจำปีของรัฐบาล ดังในปี 2524 ที่รัฐบาลมีรายจ่ายด้านการลงทุน เพื่อสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ และเพื่อให้ได้มาซึ่งครุภัณฑ์ ที่ดิน และสิ่งก่อสร้าง ซึ่งถือเป็นรายจ่ายเพื่อการสะสมทุนของหน่วยราชการมีจำนวน 34,915.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 24.9 รายจ่ายประจำปีเพื่อใช้ในการบริหารงาน เงินเดือน ค่าจ้างและค่าใช้จ่ายบริการอื่น เพื่อเป็นสวัสดิการแก่ข้าราชการและลูกจ้าง จำนวน 101,681.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 72.6 และรายจ่ายชำระคืนเงินกู้ จำนวน 3,403.1 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 2.4 รวมเป็นงบประมาณ รายจ่ายทั้งปี 140,000 ล้านบาท

ในส่วน of โครงสร้างทางอุตสาหกรรมของประเทศ ในระยะก่อนประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 โครงสร้างทางอุตสาหกรรมของประเทศส่วนใหญ่ เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าขั้นต้น เช่น อาหาร อัญมณี เครื่องประดับ เครื่องเรือน ผลิตภัณฑ์จากยางและไม้ ขณะเดียวกันก็ได้เริ่มเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่ง

ออก เช่น สิ่งทอ เครื่องแต่งกาย วัสดุก่อสร้าง ชิ้นส่วนไฟฟ้า ชิ้นส่วนรถยนต์ และจักรยานยนต์ จึงเห็นได้ว่า การพัฒนา และการส่งเสริมอุตสาหกรรมพื้นฐานหรืออุตสาหกรรมหลักของประเทศ ยังไม่ได้มีการดำเนินการกันมาก่อน

จากสภาพที่ประเทศ ทั้งในส่วนของภาครัฐบาลและภาคเอกชนมีข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ ทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยี และประสิทธิภาพการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากองค์กรหรือประเทศภายนอก เพื่อมาดำเนินการให้นโยบายและแผนงานที่กำหนดไว้บรรลุผล ญี่ปุ่นในฐานะประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำของเอเชีย ที่มีความพร้อมทั้งด้านเงินทุน ทรัพยากรบุคคลและเทคโนโลยี จึงเป็นแหล่งที่ประเทศไทยได้ร้องขอความช่วยเหลือ รวมทั้งภาคเอกชนของญี่ปุ่นก็มีแผนการลงทุนในต่างประเทศ ที่มีข้อได้เปรียบทางด้านที่ดิน แรงงานและแหล่งวัตถุดิบราคาถูก ซึ่งก็สอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมของรัฐบาลไทย ที่เชื่อเชิญให้ต่างประเทศ โดยเฉพาะญี่ปุ่นย้ายฐานการผลิตมาตั้งในประเทศ แม้แต่อุตสาหกรรมที่ขาดประสิทธิภาพในการแข่งขัน หรือที่เรียกว่า Sunset Industries

การศึกษาในครั้งนี้นี้ จะเป็นการศึกษาในภาพรวมอย่างกว้างๆ ถึงบทบาทของภาครัฐบาลและเอกชนญี่ปุ่นที่มีต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก อันเป็นโครงการพัฒนาที่สำคัญของประเทศไทย ที่มีเป้าหมายหลักเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และพัฒนาอุตสาหกรรมหลักของประเทศ

กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการศึกษา

แนวความคิดหลักที่ใช้เป็นกรอบในการศึกษาได้แก่ แนวความคิดเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากต่างประเทศ (Foreign Aid or Assistance) ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ

เฮียเลย์ (J.M. Healey) ได้ให้ความหมายอย่างกว้างๆ ของการให้ความช่วยเหลือว่าเป็นการเคลื่อนย้ายทรัพยากรด้านเงินทุนในระยะยาว ระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วกับประเทศกำลังพัฒนา ทั้งในระดับทวิภาคี คือ ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาลด้วยกัน หรือผ่านองค์กรกลาง เช่น สหประชาชาติ หรือองค์กรในระดับภูมิภาค

การให้ความช่วยเหลือ โดยทั่วไปประเทศผู้ให้มักจะประกาศว่าเป็นการให้เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศผู้รับ แต่ตามข้อเท็จจริงแล้ว ประเทศผู้ให้มักมีมูลเหตุจูงใจที่เป็นผลประโยชน์แห่งชาติของตน เช่น มูลเหตุจูงใจด้านการค้า เพื่อให้สินค้าของตนมีตลาดที่กว้างขึ้น มูลเหตุจูงใจด้านการเมืองและยุทธศาสตร์ เพื่อเป็นการแสวงหาความสนับสนุนจากประเทศผู้รับ

ฮอว์กินส์ (E.K. Hawkins) ได้ให้ข้อสังเกตเกี่ยวกับ ความช่วยเหลือจากต่างประเทศว่า นอกจากเป็นการเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการแล้ว ยังต้องมีคุณลักษณะอีก 2 ประการคือ ประการแรก การเคลื่อนย้ายของสินค้าและบริการนั้น แตกต่างจากเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการที่เป็นผลมาจากการค้า หรือการแสวงหากำไรของภาคเอกชน ประการที่สอง มีการกำหนดระยะเวลาและเงื่อนไขการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการดังกล่าว ซึ่งแตกต่างจากการค้าโดยทั่วไป

ฟริดแมน (M. Friedman) ได้กล่าวถึง ความช่วยเหลือจากต่างประเทศทางด้านเศรษฐกิจว่า อาจอยู่ในรูปของเงินกู้ (loans) หรือเงินให้เปล่าจากรัฐบาลหนึ่ง ไปยังอีกรัฐบาลหนึ่ง หรือไปยังวิสาหกิจอื่นๆ ในต่างประเทศ โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจ ทั้งนี้รวมไปถึงการให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการด้วย

โรเซนสไตน์-โรดัน (P.N. Rosenstein-Rodan) กล่าวว่า ความช่วยเหลือจากต่างประเทศแตกต่างจากการไหลเข้าของทุน ที่เป็นผลมาจากแรงจูงใจด้านการตลาด ความช่วยเหลือนี้อาจอยู่ในรูปของ (1) เงินกู้ระยะยาว ที่ชำระคืนด้วย

เงินตราต่างประเทศ (2) การช่วยเหลือแบบให้เปล่า และการกู้ยืมแบบผ่อนปรนที่ชำระคืนด้วยสกุลเงินของประเทศผู้กู้ (3) การขายสินค้าโดยการรับชำระด้วยสกุลเงินของประเทศผู้ซื้อ และ (4) การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ

จากความหมายที่นักวิชาการท่านต่างๆ ได้ให้ไว้ อาจสรุปได้ว่า ความช่วยเหลือจากต่างประเทศก็คือ การเคลื่อนย้ายทรัพยากรจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งอาจอยู่ในรูปของเงินกู้ การให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า หรือการให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการ ส่วนเป้าหมายในการให้ความช่วยเหลือนั้นอาจมีแตกต่างกันไป

ในประเทศกำลังพัฒนาโดยทั่วไป ข้อจำกัดในเรื่องทุนถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประเทศต้องตกอยู่ภายใต้วงจรแห่งความยากจน เพราะอัตราการสะสมทุนส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ต่ำ จึงเป็นผลให้ประเทศขาดแคลนเงินทุนที่จะนำไปใช้ในการประกอบการ อันนำไปสู่การมีผลผลิตและรายได้ที่แท้จริง รวมทั้งอำนาจในการซื้อและการออมต่ำไปด้วย ปัจจัยหนึ่งที่จะมีส่วนทำให้วงจรดังกล่าวได้สิ้นสุดลงก็คือ การแสวงหาทุน ด้วยการสร้างบรรยากาศที่เอื้ออำนวยให้เกิดการออมขึ้นในประเทศ กับการเร่งระดมเงินทุนจากภายนอกประเทศ ในสภาวะที่ประเทศอยู่ในช่วงแห่งการเริ่มต้นของการพัฒนาทางอุตสาหกรรม เงินทุนจากต่างประเทศ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้โครงการพัฒนาต่างๆ ดำเนินต่อไปได้ ทั้งนี้อาจเป็นการเข้ามาลงทุนของภาคเอกชนจากต่างประเทศ หรือเป็นความช่วยเหลือของภาครัฐบาลหรือองค์กรระหว่างประเทศ ดังนั้น บทบาทที่สำคัญของภาครัฐบาล ก็คือ การจัดทำแผนงานที่จะระดมทุน เพื่อนำมาใช้จ่ายในโครงการต่างๆ

เฮียเลย์ (J.M. Healey) ได้แสดงความเห็นว่า ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ สามารถช่วยเพิ่มพูนการสะสมทุนการนำเข้าสินค้า และทักษะเทคโนโลยี เพื่อขจัดสิ่งที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยความช่วยเหลือเหล่านี้ จะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการลงทุน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และยังช่วยให้ประเทศมีสินค้าทุนที่พอเพียง

เซนเนอรีและสเตรทท์ (H.B. Chenery and A.Strout) ซึ่งให้เห็นว่า อุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศคือพัฒนา ประกอบด้วย การขาดแคลนทรัพยากรมนุษย์ที่มีฝีมือ (human skills) การออมอยู่ในระดับต่ำ และการขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งมีผลทำให้ต้องลดการนำเข้าสินค้า ประเทศจึงไม่สามารถที่จะแปลงเงินออมให้เป็นเงินลงทุนได้ เพราะขาดแคลนอุปทานสินค้าประเภททุน

ทั้งเซนเนอรีและสเตรทท์ จึงเห็นว่าความช่วยเหลือจากต่างประเทศ จะมีบทบาทที่สำคัญใน 2 ช่วงคือ ช่วงแรกช่วยลดปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและปัญหาการออมที่อยู่ในระดับต่ำ ด้วยการจัดช่องว่างระหว่างระดับการลงทุนที่จำเป็นกับระดับการออมของประเทศหรือที่เรียกว่า ช่องว่างของการออม (saving gap) ให้หมดสิ้นไป สำหรับในช่วงที่สอง ซึ่งเป็นภาวะการขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ ในช่วงของการพัฒนาเศรษฐกิจ ประเทศจำเป็นต้องนำเข้าสินค้าประเภททุนและวัตถุดิบที่สำคัญ แต่เนื่องจากระดับมูลค่าสินค้านำเข้าสูงเกินกว่าความสามารถที่จะชำระค่าสินค้าได้ จึงเกิดช่องว่างระหว่างรายได้จากการจำหน่ายสินค้าออกของประเทศ กับรายจ่ายในการซื้อสินค้านำเข้าที่จำเป็น หรือที่เรียกว่า ช่องว่างของการค้า (trade gap) ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ จึงช่วยให้ประเทศมีเงินตราต่างประเทศ เพื่อนำไปชำระค่าสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการลงทุนได้ กล่าวโดยสรุป ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนา 2 ประการด้วยกันคือ ช่วยส่งเสริมการออมของประเทศ กับช่วยเพิ่มปริมาณเงินตราต่างประเทศ

จากข้อจำกัดที่ภาครัฐบาลและภาคเอกชนไทยต้องเผชิญ ทั้งด้านงบประมาณการลงทุน ทรัพยากรบุคคลและเทคโนโลยี จึงได้กลายเป็นปัจจัยนำไปสู่การขอรับความช่วยเหลือจากต่างประเทศ โดยประเทศที่อยู่ในฐานะที่จะให้ความช่วยเหลือดังกล่าวก็คือญี่ปุ่น ทั้งนี้เนื่องจากประเทศไทยเห็นว่า ความช่วยเหลือด้านเงินกู้ของญี่ปุ่นมีเงื่อนไขที่ผ่อนปรนมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับเงื่อนไขของแหล่งอื่นๆ มีอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำมาก ในขณะเดียวกัน ก็มีระยะเวลาปลอดหนี้ และระยะเวลาการชำระหนี้ที่ยาวนานกว่าแหล่งอื่น นอกจากนี้ญี่ปุ่นยังเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาอุตสาหกรรมนับตั้งแต่สิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา มีความพร้อมทั้งในด้านเงินทุน ทรัพยากรบุคคลและเทคโนโลยี

บทบาทของภาครัฐบาลญี่ปุ่นต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก

บรรดาความช่วยเหลือต่าง ๆ ที่ให้แก่ประเทศกำลังพัฒนานั้น ญี่ปุ่นถือว่าเป็นรูปแบบของความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยสามารถจำแนกออกเป็น 4 ประเภทด้วยกันตามลักษณะของการเคลื่อนย้ายทุนไปยังประเทศเหล่านั้น

1. ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา (Official Development Assistance : ODA) คณะกรรมาธิการว่าด้วยการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา (Development Assistance Committee-DAC) ขององค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development-OECD) ได้กำหนดองค์ประกอบไว้ดังนี้

- (1) เป็นการให้ความช่วยเหลือระหว่างภาครัฐบาลต่อภาครัฐบาล หรือองค์การระหว่างประเทศ
- (2) มีเป้าหมายสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและการมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชนในประเทศกำลังพัฒนา
- (3) มีดัชนีความผ่อนปรน (grant element) ด้านการเงินอย่างน้อยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 กล่าวคือในการกู้ยืมจะพิจารณาถึงอัตราดอกเบี้ย ระยะเวลาการจ่ายคืนและระยะเวลาปลอดหนี้ ซึ่งการให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าค่า grant element จะเท่ากับ 100

2. ความช่วยเหลืออย่างเป็นทางการในรูปอื่น (Other Official Flows-OOF)
3. ความช่วยเหลือโดยภาคเอกชน (Private Flows)
4. ความช่วยเหลือโดยองค์กรเอกชน (Contributions by NGOs)

ความช่วยเหลือใน 3 ประเภทหลังนั้น ประกอบด้วย การสนับสนุนสินเชื่อเพื่อการส่งออก การลงทุนโดยตรง การอุดหนุนทางการเงินต่อองค์การระหว่างประเทศ การกู้ยืมผ่านธนาคาร การซื้อหลักทรัพย์และพันธบัตรในประเทศกำลังพัฒนา

หลักการพื้นฐานสำคัญที่ญี่ปุ่นยึดเป็นบรรทัดฐานในการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศต่างๆ นั้น ได้แก่ (1) ความตระหนักถึงการพึ่งพาซึ่งกันและกัน (recognition of interdependence) ประเทศไม่ว่าจะพัฒนาแล้วหรือกำลังพัฒนาต่างก็อยู่ในโลกเศรษฐกิจใบเดียวกัน ปัญหาทางเศรษฐกิจในระดับโลกจะไม่สามารถแก้ไขได้ถ้าระบบเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนายังล่าช้าอยู่ และ (2) ข้อคำนึงด้านมนุษยธรรม (human considerations) ที่ประเทศซึ่งมั่งคั่งกว่าไม่ควรละเลยต่อประเทศที่ยากจน ด้วยการให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆ ซึ่งถือเป็นการนำแนวคิดสวัสดิการในประเทศไปปรับใช้ในระดัปลานานาชาติ

สำหรับความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา(ODA)ที่ญี่ปุ่นให้แก่ประเทศต่างๆ จำแนกได้เป็น 3 ประเภท คือ

- 1) ความช่วยเหลือแบบทวิภาคี (Bilateral Grants) แบ่งออกเป็น

(1) ความร่วมมือทางวิชาการ (Technical Cooperation) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี ทักษะ และความรู้ ที่จะช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และเกื้อหนุนต่อการยกระดับมาตรฐานทางเทคโนโลยีของประเทศกำลังพัฒนา ประกอบด้วยโครงการที่สำคัญได้แก่ การส่งเจ้าหน้าที่ไปฝึกอบรมที่ญี่ปุ่น (Acceptance of Participants for Training) การจัดส่งผู้เชี่ยวชาญ (Experts Dispatch) การสนับสนุนเครื่องมือและอุปกรณ์ (Supply of Equipment) ความร่วมมือทางวิชาการในรูปโครงการ (Project-Type Technical Cooperation) การศึกษาเพื่อการพัฒนา (Development Studies) อาสาสมัครญี่ปุ่น (Dispatch of Japan Overseas Cooperation Volunteers) การช่วยเหลือเพื่อบรรเทาทุกข์ (International Emergency Relief) และโครงการอื่น ๆ

(2) ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า (Grant Aid) โดยไม่หวังผลตอบแทนทางด้านอัตราดอกเบี้ย หรือเงินตอบแทนในรูปแบบอื่น สามารถแบ่งได้เป็นความช่วยเหลือทั่วไป ด้านการประมง ด้านการบรรเทาทุกข์ ด้านวัฒนธรรม ด้านอาหาร ด้านการเพิ่มผลผลิตอาหารและอื่น ๆ หน่วยงานที่รับผิดชอบหลักด้านความช่วยเหลือแบบทวิภาคีนี้ก็คือ องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency - JICA) โดยรับผิดชอบด้านความร่วมมือทางวิชาการเกินกว่าร้อยละ 50 และความช่วยเหลือแบบให้เปล่าอีกร้อยละ 60 ของมูลค่าความช่วยเหลือที่ญี่ปุ่นให้แก่ประเทศต่าง ๆ องค์กรนี้ตั้งขึ้นเมื่อเดือนสิงหาคม 2517 (1974) โดยเข้ารับผิดชอบงานขององค์กรความร่วมมือทางวิชาการภาคพื้นทะเล (Overseas Technical Cooperation Agency) ที่ตั้งขึ้นเมื่อปี 2505 (1962) มีฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่งของรัฐบาลญี่ปุ่น อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตร ป่าไม้และการประมง และกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ งบประมาณการให้ความช่วยเหลือทั้งหมดขององค์กรมาจากรัฐบาลญี่ปุ่น ภายใต้โครงการความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา

2) ความช่วยเหลือในรูปแบบเงินกู้ (Bilateral Loan หรือ ODA Loans) เป็นการให้ความช่วยเหลือในรูปแบบของการให้เงินกู้แก่ประเทศกำลังพัฒนา ด้วยอัตราดอกเบี้ยต่ำมีระยะเวลาการใช้คืนค่อนข้างยาวนานหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบงานด้านนี้คือ องค์กรความร่วมมือทางเศรษฐกิจภาคพื้นทะเล (Overseas Economic Cooperation Fund - OECF) เป็นหน่วยงานของภาครัฐบาลญี่ปุ่น ซึ่งก่อตั้งมาตั้งแต่ปี 2504 (1961) มูลค่าความช่วยเหลือที่ผ่านองค์กรนี้มีสัดส่วนร้อยละ 33.7 ของมูลค่าความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาทั้งหมดของญี่ปุ่น เมื่อเปรียบเทียบกับสถาบันการเงินระหว่างประเทศแล้วตามสถิติในปี 2539 (1996) จำนวนเงินที่ โอ อี ซี เอฟ (OECF) ให้กู้ยืมจะเท่ากับปริมาณเงินให้กู้ ของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank-ADB) ธนาคารเพื่อพัฒนาแห่ง (ทวีป) อเมริกา (Inter-American Development Bank - ADB) ธนาคารพัฒนาแอฟริกา (African Development Bank-ADB) และธนาคารเพื่อพัฒนาและฟื้นฟูบูรณะยุโรป (EBRD) รวมกัน หรือหากเปรียบเทียบกับธนาคารโลกก็จะมีมูลค่าประมาณครึ่งหนึ่ง

3) การช่วยเหลือในรูปแบบของเงินอุดหนุนและเงินบำรุงแก่องค์กรระหว่างประเทศ (Financial Subscriptions and Contributions to International Organizations-Multilateral ODA) เป็นการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศต่างๆ ในทางอ้อม โดยผ่านองค์กรระหว่างประเทศ อาทิเช่น โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) กองทุนประชากรแห่งสหประชาชาติ (UNPF) องค์กรเพิ่มผลผลิตภาพแห่งเอเชีย (APO) และหน่วยงานอื่นๆ สังกัดองค์การสหประชาชาติ เงินอุดหนุนในส่วนนี้กระทรวงการต่างประเทศเป็นผู้รับผิดชอบ ในส่วนของการให้ความช่วยเหลือในรูปแบบของเงินบำรุงแก่ธนาคารโลก (World Bank) สมาคมพัฒนาระหว่างประเทศ (IDA) ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) และองค์การพัฒนาอื่นๆ นั้น กระทรวงการคลังจะเป็นผู้รับผิดชอบ

สำหรับบทบาทของรัฐบาลญี่ปุ่นที่มีต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก จะพิจารณาจากบทบาทขององค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไจก้า) กับองค์กรความร่วมมือทางเศรษฐกิจภาคพื้นทะเล (โออีซีเอฟ) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลญี่ปุ่นที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับโครงการโดยตรง

บาทขององค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่นหรือไจก้าต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก

องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency) หรือ ไจก้า (JICA) ได้เข้ามาให้ความช่วยเหลือต่อประเทศไทยเป็นครั้งแรกในปี 2501 (1958) ภายใต้ชื่อ “The Asian Association” โดยมีบทบาทหลักที่สำคัญทางด้านการให้ความร่วมมือทางวิชาการ สำหรับบทบาทที่มีต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกนั้น จะเป็นบทบาททางด้านการศึกษาเพื่อการพัฒนาเป็นหลัก การให้ความช่วยเหลือในรูปแบบนี้ ทางไจก้า (JICA) ได้จัดส่งคณะผู้เชี่ยวชาญเข้ามาศึกษา เพื่อทำการวางแผนโดยดำเนินการสำรวจภาคสนาม วิเคราะห์ข้อมูล และจัดทำรายงานผลการศึกษา เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับการกำหนดนโยบายของรัฐบาล และใช้เป็นหลักฐานเพื่อขอความช่วยเหลือด้านเงินทุนจากต่างประเทศ โครงการต่างๆ ที่ไจก้า(JICA) ให้ความช่วยเหลือ มีดังนี้

(1) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก (Development Project of the Industrial Port on the Eastern Seaboard) พื้นที่ทำการศึกษาคือ บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง ระยะเวลาดำเนินการศึกษาตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2525 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2526 วัตถุประสงค์ของการศึกษาก็เพื่อ จัดทำแผนแม่บทสำหรับการก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและโครงสร้างขั้นพื้นฐานต่างๆ โดยเป็นการวางแผนระยะยาวถึงปี 2543 และยังคงดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการวางแผนระยะสั้น ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการจัดทำแผนแม่บทเสร็จสิ้นก็คือ การก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรม และโครงสร้างขั้นพื้นฐานอื่นๆ

(2) โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลบริเวณแหลมฉบัง (Laem Chabang Coastal Area Development Project) พื้นที่ทำการศึกษาคือ บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ระยะเวลาดำเนินการศึกษา ตั้งแต่เดือนมกราคม 2527 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2528 วัตถุประสงค์ของการศึกษาก็เพื่อจัดทำแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลบริเวณแหลมฉบัง โดยเป็นการวางแผนระยะยาวถึงปี 2544 และยังคงดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ สำหรับการวางแผนระยะสั้นช่วงปี 2534 ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการจัดทำแผนแม่บทเสร็จสิ้นก็คือ การก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ นิคมอุตสาหกรรมและโครงสร้างขั้นพื้นฐานอื่นๆ

(3) โครงการก่อสร้างโรงงานผลิตเหล็กแผ่น (Integrated Flat Steel Plant Project) พื้นที่ทำการศึกษาคือ บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ระยะเวลาดำเนินการศึกษา ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2521 ถึงเดือนมีนาคม 2523 เป็นการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างโรงงานผลิตเหล็กแผ่น โดยใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการศึกษาแล้ว ก็คือ การก่อสร้างโรงงานที่มีกำลังการผลิตในระยะแรก 1.3 ล้านตันต่อปี

(4) โครงการผลิตเกลือโซดาแอช (ASEAN Rock Salt Soda Ash Project) พื้นที่ทำการศึกษาคือ บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ระยะเวลาดำเนินการศึกษา ตั้งแต่ เดือนมีนาคม 2522 ถึง เดือนมีนาคม 2524 เป็นการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างโรงงานผลิตโซดาแอช ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังจากการศึกษาแล้วก็คือ การผลิตหินเกลือในปริมาณ 1.8 ล้านตันต่อปี และการผลิตโซดาแอชในปริมาณ 400,000 ตันต่อปี

(5) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวบริเวณพัทยา (Pattaya Tourism Development) พื้นที่ทำการศึกษาคือ บริเวณพัทยา จังหวัดชลบุรี ระยะเวลาดำเนินการศึกษา ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2519 ถึงเดือนธันวาคม 2521 เป็นการศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวบริเวณพัทยา ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังจากการศึกษาแล้วก็คือ เป้าหมายให้มีผู้เข้ามาท่องเที่ยวในบริเวณพัทยา จำนวน 800,000 คน ภายในปี 2529 และโรงแรมมีห้องพักไว้บริการ จำนวน 4,300 ห้อง

(6) โครงการก่อสร้างโรงงานผลิตเอทิลีนและวินิลคลอไรด์ โมโนเมอร์ (Ethylene and Vinyl Chloride Monomer Plants Project) พื้นที่ทำการศึกษาคือ บริเวณจังหวัดระยอง ระยะเวลาดำเนินการศึกษา ตั้งแต่ปี 2523 ถึงปี 2524 เป็นการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างโรงงาน ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังจากการศึกษาแล้ว ก็คือ การก่อสร้างโรงงานที่มีกำลังผลิตเอทิลีน ปริมาณ 230,000 ตันต่อปี และวินิล คลอไรด์ โมโนเมอร์ ปริมาณ 80,000 ตันต่อปี

(7) โครงการซ่อมเรือขนาดใหญ่ (Large Repair Shipyard Project) พื้นที่ทำการศึกษาคือ บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ระยะเวลาดำเนินการศึกษาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2527 ถึง เดือนพฤษภาคม 2528 เป็นการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างอู่ซ่อมเรือที่มีระวางขับน้ำขนาด 20,000 DWT ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังจากการศึกษาแล้วก็คือ การสร้างอู่ซ่อมเรือ

(8) โครงการพัฒนาแหล่งน้ำบริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก (The East Coast Water Resources Development Project) พื้นที่ทำการศึกษาคือ บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ระยะเวลาดำเนินการศึกษา ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2525 ถึงเดือนสิงหาคม 2526 เป็นการศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการจัดหาแหล่งน้ำ โดยการสร้างเขื่อนคลองหลวง เขื่อนคลองใหม่ และเขื่อนคลองทับม้า ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังจากการศึกษาแล้วก็คือ การมีแผนพัฒนาแหล่งน้ำที่สมบูรณ์แบบในอาณานิคมชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก

(9) การศึกษาความเป็นไปได้ในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางตู้ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (Feasibility on Measures to promote the Container Handling System Through Laem Chabang Port) ระยะเวลาดำเนินการศึกษาช่วงปี 2520-2521 โดยมีเป้าหมายเพื่อแสวงหาวิธีการที่เหมาะสมในการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งระบบการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องในย่านชานเมืองของกรุงเทพฯ พร้อมกับข้อเสนอแนะให้แยกการบริหารท่าเรือแหลมฉบังออกจากท่าเรือกรุงเทพฯ การประกอบการท่าเรือในแต่ละท่า ควรให้บริษัทเรือเป็นผู้ดำเนินการในลักษณะของสัญญาเช่า ทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดการแข่งขันทางด้านการตลาด อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

(10) การศึกษาการบริหารและระบบปฏิบัติการท่าเรือ (Study on the Effective Port Management and Operation System in the Kingdom of Thailand) ระยะเวลาดำเนินการศึกษาช่วงปี 2520-2521 เป็นการศึกษาเพื่อเสนอแนะรูปแบบการบริหารและระบบปฏิบัติการท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ ในส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง ได้เสนอแนะรูปแบบการจัดการแบบฮัตฮุนในเชิงธุรกิจ เพราะท่าเรือแห่งนี้ต้องแข่งขันกับท่าเรือกรุงเทพฯ ในด้านลูกค้า ด้านองค์กรที่ทำหน้าที่บริหารจะต้องมีความเป็นอิสระจากหน่วยราชการส่วนกลางและท้องถิ่น รวมทั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยด้วย

(11) การจัดทำแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาพื้นที่บริเวณเมืองพัทยา (Master Plan Study for the Development of Pattaya Area) ระยะเวลาดำเนินการศึกษา ช่วงปี 2531-2533 เป็นการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บท อันจะใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่บริเวณเมืองพัทยาต่อไป

(12) การออกแบบรายละเอียดการวางท่อน้ำบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Detailed Design for the Pipe-line Construction in the East Coast) ระยะเวลาดำเนินการศึกษาดังแต่เดือนพฤศจิกายน 2524 ถึงเดือนสิงหาคม 2525 เป็นการศึกษารายละเอียดโครงการวางท่อน้ำจากอ่างเก็บน้ำดอกกรวยไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ผลการศึกษาของใจก้าตั้งที่กล่าวมา ถือว่ามีความสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ทั้งนี้เนื่องจากผลของการศึกษา ได้ถูกใช้เป็นแนวทางในการจัดเตรียมโครงการ และการขอรับความช่วยเหลือของรัฐบาลไทย ทางด้านเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น

บทบาทองค์กรความร่วมมือทางเศรษฐกิจภาคพื้นทะเล (โออีซีเอฟ) ต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก

องค์กรความร่วมมือทางเศรษฐกิจภาคพื้นทะเลของญี่ปุ่น (Overseas Economic Cooperation Fund of Japan) หรือ โออีซีเอฟ (OECF, Japan) เป็นองค์กรหนึ่งของรัฐบาลญี่ปุ่น ซึ่งมีหน้าที่ด้านการจัดการสินเชื่อหรือเงินกู้ให้แก่ประเทศต่างๆ ประเทศไทยได้รับเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น โดยผ่านองค์กรความร่วมมือทางเศรษฐกิจภาคพื้นทะเลหรือโออีซีเอฟ เป็นครั้งแรก เมื่อปี 2512 ตามโครงการสร้างเขื่อน เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า และภายหลังจากนั้นประเทศไทยก็ได้ขอรับความช่วยเหลือในรูปของเงินกู้ผ่านโออีซีเอฟตลอดมา

จากสถิติของโออีซีเอฟ ไทยถือเป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับเงินกู้จากญี่ปุ่นผ่านโออีซีเอฟมากเป็นลำดับต้น และเมื่อเทียบเป็นสัดส่วนของเงินกู้จากต่างประเทศทั้งหมดของประเทศไทย ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2538 แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนหนี้ต่างประเทศของไทย พิจารณาจากแหล่งเงินกู้แล้ว ประเทศไทยเป็นหนี้โออีซีเอฟ จำนวน 6,477 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 41.9 ซึ่งถือว่ามากเป็นลำดับแรก

สำหรับจำนวนเงินกู้ที่ไทยได้รับจากโออีซีเอฟทั้งหมด นับตั้งแต่การได้รับเงินกู้ในครั้งแรกเป็นต้นมา จนถึงเดือนกันยายน 2538 มีมูลค่า 1,259,306 ล้านดอลลาร์ สำหรับสาขาที่ได้รับเงินกู้มากที่สุดคือ การขนส่ง (คิดเป็นอัตราร้อยละ 38.3) รองลงมาคือ ไฟฟ้าและพลังงาน (ร้อยละ 21.4) สวัสดิการสังคม (ร้อยละ 11.3) สื่อสารและโทรคมนาคม (ร้อยละ 8.7) เงินกู้เพื่อนำไปให้สินเชื่อผ่านสถาบันการเงิน (ร้อยละ 8.5) การชลประทานและการป้องกันน้ำท่วม (ร้อยละ 4.4) การผลิต (ร้อยละ 4.3) การเกษตร ป่าไม้และการประมง (ร้อยละ 2.6) และอื่นๆ (ร้อยละ 0.5)

เมื่อพิจารณาแหล่งที่ตั้งของโครงการที่ได้รับเงินกู้จากโออีซีเอฟทั้งหมดพบว่า เป็นโครงการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่พัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก คิดเป็นร้อยละ 11.4 โครงการที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล คิดเป็นร้อยละ 34.7 และโครงการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ส่วนอื่นของประเทศ นอกจากที่กล่าวมาคิดเป็นร้อยละ 53.9 (สถิติ ณ วันที่ 30 กันยายน 2538)

สำหรับโครงการต่างๆ ในแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกที่ได้รับเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่นผ่านโออีซีเอฟนั้น ขอนำเสนอโดยพิจารณาตามหน่วยงานที่เป็นผู้บริหารโครงการดังนี้

1. การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย

1.1 โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างโครงสร้างขั้นพื้นฐานทางอุตสาหกรรม ในเบื้องต้นเป็นการกู้เพื่อออกแบบรายละเอียดท่าเรือน้ำลึก จำนวน 2 ท่า ทางรถไฟ และนิคมอุตสาหกรรม

วงเงินกู้ จำนวน 1,720 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.0% วันอนุมัติ 22 กันยายน 2526 เป็นเงินกู้งวดที่ 10 ระยะเวลาชำระคืน 30 ปี

2. การทำเรือแห่งประเทศไทย

2.1 โครงการทำเรือแหลมฉบัง

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง

วงเงินกู้ จำนวน 4,172 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.5% วันอนุมัติ 18 กันยายน 2527 เป็นเงินกู้งวดที่ 11 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

2.2 โครงการทำเรือแหลมฉบัง (2)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง

วงเงินกู้ จำนวน 12,283 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.5% วันอนุมัติ 19 พฤศจิกายน 2529 เป็นเงินกู้งวดที่ 12 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

2.3 โครงการทำเรือแหลมฉบัง (3)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการขนถ่ายสินค้าสำหรับท่าเรือแหลมฉบัง

วงเงินกู้สำหรับ 6,436 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 2.70% วันอนุมัติ 20 กุมภาพันธ์ 2533 เป็นเงินกู้งวดที่ 15 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

3. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

3.1 โครงการท่าเรือมาบตาพุด

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

วงเงินกู้ จำนวน 5,611 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.5% วันอนุมัติ 18 กันยายน 2527 เป็นเงินกู้งวดที่ 11 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

3.2 โครงการท่าเรือมาบตาพุด (2)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

วงเงินกู้ จำนวน 16,045 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.5% วันอนุมัติ 4 ตุลาคม 2528 เป็นเงินกู้งวดที่ 12 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

3.3 โครงการนิคมอุตสาหกรรมและชุมชนมาบตาพุด

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมและชุมชนใหม่มาบตาพุด

วงเงินกู้ จำนวน 3,207 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.5% วันอนุมัติ 4 ตุลาคม 2528 เป็นเงินกู้งวดที่ 12 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

3.4 โครงการนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

วงเงินกู้ จำนวน 2,922 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.5% วันอนุมัติ 4 ตุลาคม 2528 เป็นเงินกู้งวดที่ 12 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

3.5 โครงการนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง (2)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ในส่วนของระบบบำบัดน้ำเสีย และส่วนประกอบที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

วงเงินกู้ จำนวน 3,003 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.00% วันอนุมัติ 21 กันยายน 2530 เป็นเงินกู้งวดที่ 13 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

3.6 โครงการท่าเรือมาบตาพุด (3)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ในส่วนของการจัดหาอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าและการปฏิบัติการหน้าท่า

วงเงินกู้ จำนวน 3,395 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.00% วันอนุมัติ 18 กันยายน 2534 เป็นเงินกู้งวดที่ 16 ระยะเวลาการชำระคืน 25 ปี

4. การรถไฟแห่งประเทศไทย

4.1 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายศรีราชา-แหลมฉบัง

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างทางรถไฟสายศรีราชา-แหลมฉบัง

วงเงินกู้ จำนวน 1,013 ล้านบาท วันอนุมัติ 30 กันยายน 2531 เป็นเงินกู้งวดที่ 14

4.2 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสัตหีบ-มาบตาพุด

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างทางรถไฟสายสัตหีบ-มาบตาพุด

วงเงินกู้ จำนวน 3,002 ล้านบาท วันอนุมัติ 30 กันยายน 2531 เป็นเงินกู้งวดที่ 14

4.3 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบเก้า-แก่งคอย

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบเก้า-แก่งคอย

วงเงินกู้ จำนวน 8,158 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 2.70% วันอนุมัติ 20 กุมภาพันธ์ 2533 เป็นเงินกู้งวดที่ 15 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

5. กรมชลประทาน

5.1 โครงการระบบท่อน้ำภาคตะวันออก

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างระบบวางท่อน้ำจากอ่างเก็บน้ำดอกกราย ไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด รวมถึงค่าใช้จ่ายในการควบคุมการก่อสร้างและการออกแบบ รายละเอียดระบบท่อน้ำส่งน้ำจากมาบตาพุดไปยังสัตหีบ

วงเงินกู้ จำนวน 6,570 ล้านบาท วันอนุมัติ 16 กรกฎาคม 2525 เป็นเงิน กู้งวดที่ 9

5.2 โครงการอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล (ระยะที่ 1)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างอ่างเก็บน้ำ

วงเงินกู้ จำนวน 4,357 ล้านบาท วันอนุมัติ 30 กันยายน 2531 เป็นเงินกู้งวดที่ 14

5.3 โครงการระบบท่อน้ำส่งน้ำมาบตาพุด-สัตหีบ

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างระบบท่อน้ำจากมาบตาพุด ไปยังสัตหีบ

วงเงินกู้ จำนวน 1,459 ล้านบาท วันอนุมัติ 22 พฤศจิกายน 2531 เป็นเงินกู้งวดที่ 14

6. กรมทางหลวง

6.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายชลบุรี-พัทยาสายใหม่

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงสายชลบุรี-พัทยาสายใหม่

วงเงินกู้ จำนวน 4,117 ล้านบาท วันอนุมัติ 22 พฤศจิกายน 2531 เป็นเงินกู้งวดที่ 14

6.2 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออก (1)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออก

วงเงินกู้ จำนวน 12,958 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 2.70% วันอนุมัติ 7 ธันวาคม 2533 เป็นเงินกู้งวดที่ 15

ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

6.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี (1)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงจากกรุงเทพฯ ไปยังชลบุรี

วงเงินกู้ จำนวน 15,497 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 2.70% วันอนุมัติ 7 ธันวาคม 2533 เป็นเงินกู้งวดที่ 15

ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

6.4 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายชลบุรี-พัทยาสายใหม่ (2)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงสายชลบุรี-พัทยาสายใหม่

วงเงินกู้ จำนวน 5,670 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.00% วันอนุมัติ 18 กันยายน 2534 เป็นเงินกู้งวดที่ 16

ระยะเวลาการชำระคืน 25 ปี

6.5 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี (2)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างทางหลวงจากกรุงเทพฯ ไปยังชลบุรี

วงเงินกู้ จำนวน 21,627 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.00% วันอนุมัติ 22 กันยายน 2536 เป็นเงินกู้งวดที่

18 ระยะเวลาการชำระคืน 25 ปี

6.6 โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออก (2)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออก

วงเงินกู้ จำนวน 12,473 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.00% วันอนุมัติ 22 กันยายน 2536 เป็นเงินกู้งวดที่

18 ระยะเวลาการชำระคืน 25 ปี

7. กรมโยธาธิการ

7.1 โครงการวางท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง (งานด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อเป็นค่าดำเนินงานด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา ในการก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อ ไปยังนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

วงเงินกู้ จำนวน 114 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.50% วันอนุมัติ 18 กันยายน 2527 เป็นเงินกู้งวดที่ 11

ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

7.2 โครงการวางท่อส่งน้ำหนองค้อ-แหลมฉบัง

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างท่อส่งน้ำ จากอ่างเก็บน้ำหนองค้อ ไปยังนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

วงเงินกู้ จำนวน 1,363 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.5 % วันอนุมัติ 4 ตุลาคม 2528 ระยะเวลาการเป็นเงินกู้งวดที่ 12 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

7.3 โครงการวางท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ (งานด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา)

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อเป็นค่าดำเนินงานด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา การออกแบบรายละเอียดโครงการวางท่อส่งน้ำจากหนองปลาไหลไปยังอ่างเก็บน้ำหนองค้อ

วงเงินกู้ จำนวน 204 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 2.70% วันอนุมัติ 20 กุมภาพันธ์ 2533 เป็นเงินกู้วงค์ที่ 15 ระยะเวลาการชำระคืน 30 ปี

7.4 โครงการวางท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ

วัตถุประสงค์ของการกู้เงิน เพื่อก่อสร้างท่อส่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหลไปยังอ่างเก็บน้ำหนองค้อ

วงเงินกู้ จำนวน 6,362 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 3.00% วันอนุมัติ 29 มกราคม 2536 เป็นเงินกู้วงค์ที่ 17 ระยะเวลาการชำระคืน 25 ปี

นอกเหนือจากการให้กู้ในโครงการที่เป็นโครงสร้างขั้นพื้นฐานแล้ว ทางโออีซีเอฟยังให้กู้แก่โครงการ โรงแยกก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเป็นโครงการหลักในแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก เพื่อเป็นค่าลงทุนในการวางท่อก๊าซและแท่นเจาะในทะเล โดยวงเงินกู้มีมูลค่า 73,920 ล้านบาท ขณะเดียวกันก็ยังมีกรให้กู้ในโครงการ โรงงานปุ๋ยแห่งชาติ เพื่อทำการก่อสร้างโรงงานที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นวงเงินกู้ จำนวน 20,206 ล้านบาท วันอนุมัติ 16 กรกฎาคม 2529 เป็นเงินกู้วงค์ที่ 11 ภายหลังจากมีการลงนามในสัญญาเงินกู้จากโออีซีเอฟแล้ว คณะกรรมการบริษัทปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด ได้มีมติให้มีการชะลอโครงการปุ๋ยแห่งชาติออกไปอย่างไม่มีกำหนด จึงทำให้สัญญาเงินกู้จากโออีซีเอฟ หักอายุไปเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2534

บทบาทของภาคเอกชนญี่ปุ่นต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก

ก่อนที่จะพิจารณาถึงบทบาทของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่มีต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก โดยเฉพาะการเข้ามาลงทุนทางด้านอุตสาหกรรม ในส่วนนี้เห็นสมควรพิจารณาถึงบทบาทของภาคเอกชนญี่ปุ่น ที่เข้ามารับเหมาก่อสร้าง โดยชนะการประมูล งานรับเหมาก่อสร้างโครงสร้างขั้นพื้นฐาน และงานวิศวกรรมที่ปรึกษาโครงการ จากข้อมูลขององค์กรความร่วมมือทางเศรษฐกิจพื้นทะเลของญี่ปุ่นหรือโออีซีเอฟ ที่แสดงบริษัทผู้รับเหมาในแต่ละโครงการ ซึ่งได้รับเงินกู้นับตั้งแต่ปี 2534 เป็นต้นมา แสดงให้เห็นว่า บริษัทเอกชนของญี่ปุ่นได้เข้าไปมีบทบาทในด้านการก่อสร้างในแต่ละโครงการค่อนข้างมาก

สำหรับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ภาคเอกชนของญี่ปุ่นได้เข้ามารับเหมาก่อสร้าง และงานวิศวกรรมที่ปรึกษาโครงการ ดังนี้

1. โครงการท่าเรือแหลมฉบัง (3) ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 6,436 ล้านบาท เงินกู้วงค์ที่ 15 บริษัทผู้รับเหมาดำเนินการได้แก่ Odo Shipbuilding and Engineering Sumitomo Corp. (Japan, Japan)
2. โครงการท่าเรือมาบตาพุด (3) ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 3,395 ล้านบาท เงินกู้วงค์ที่ 16 บริษัทผู้รับเหมาดำเนินการได้แก่ Nippon Koei Co.,Ltd., Sindhu Pulsirivong Consultants Co.,Ltd., RKV Engineering Consultant (Japan, Thailand, Thailand)
3. โครงการอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล (ระยะที่ 1) ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 4,357 ล้านบาท เงินกู้วงค์ที่ 14 บริษัทผู้รับเหมาที่ได้รับงานวิศวกรรมที่ปรึกษาคือ Sanyu Consultants, Team Consulting Engineers (Japan, Thailand)
4. โครงการวางท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ (งานด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา) ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 204 ล้านบาท เงินกู้วงค์ที่ 15 บริษัทผู้รับเหมาคือ Sanyu Consultants, Team Consulting Engineers (Japan, Thailand)

5. โครงการวางท่อส่งน้ำหนองปลาไหล-หนองค้อ ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 6,362 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 16 บริษัทผู้รับเหมาคำเนินการ ได้แก่ Nissho Iwai Corp. (Japan) Summit Grade Ltd., Partnership (Thailand) ส่วนบริษัทผู้รับเหมาที่ได้รับงานด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา Sanyu Consultants, Team Consulting Engineers (Japan, Thailand)

6. โครงการระบบท่อส่งน้ำมาบตาพุด-สัตหีบ ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 1,459 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 14 บริษัทผู้รับเหมาคำเนินการ ได้แก่ CTI Engineering (Japan) ส่วนบริษัทผู้รับเหมาที่ได้รับงานด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา ได้แก่ Sanyu Consultants Inc., Team Consulting Engineers (Japan, Thailand)

7. โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสัตหีบ- มาบตาพุด ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 3,002 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 14 บริษัทผู้รับเหมาของญี่ปุ่นได้งานประมูลด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา ได้แก่ Pacific Consultants International, Thai Professional Engineering Consultants (Japan, Thailand)

8. โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบเก้า-แก่งคอย ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 8,158 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 15 บริษัทผู้รับเหมาของญี่ปุ่นได้งานประมูลด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา ได้แก่ Pacific Consultants International, The Japan Electrical Consulting, Thai Professional Engineering Consultants (Japan, Japan, Thailand)

9. โครงการก่อสร้างทางหลวงสายชลบุรี-พัทยาสายใหม่ ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 4,117 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 14 บริษัทผู้รับเหมาของญี่ปุ่นได้งานประมูลด้านวิศวกรรมที่ปรึกษา ได้แก่ Katahira&Engineering International (Japan)

10. โครงการก่อสร้างทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี (1) ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 15,497 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 15 บริษัทผู้รับเหมาของญี่ปุ่นได้งานประมูลด้านวิศวกรรมที่ปรึกษาร่วมกับบริษัทผู้รับเหมาของไทย ได้หวันและสหรัฐอเมริกา ได้แก่ Katahira & Engineering International (Japan)

11. โครงการก่อสร้างทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี (2) ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 21,627 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 18 บริษัทผู้รับเหมาของญี่ปุ่นได้งานประมูลด้านก่อสร้างร่วมกับบริษัทผู้รับเหมาของไทยและเกาหลีใต้ ได้แก่ The Nippon Road Co.,Ltd. (Japan), Tokyu Construction (Japan) ส่วนบริษัทผู้รับเหมาของญี่ปุ่นได้งานประมูลด้านวิศวกรรมที่ปรึกษาร่วมกับบริษัทผู้รับเหมาของไทย ได้หวันและสหรัฐอเมริกา ได้แก่ Katahira&Engineering International (Japan)

12. โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ฟังตะวันออก (1) ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 12,958 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 15 บริษัทผู้รับเหมาของญี่ปุ่นได้งานประมูลด้านวิศวกรรมที่ปรึกษาร่วมกับบริษัทผู้รับเหมาของไทยและสหรัฐอเมริกา ได้แก่ Nippon Koei Co.,Ltd. (Japan)

13. โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ฟังตะวันออก (2) ในส่วนของวงเงินกู้ จำนวน 12,473 ล้านบาท เงินกู้งวดที่ 18 บริษัทผู้รับเหมาของญี่ปุ่นได้งานประมูลด้านวิศวกรรมที่ปรึกษาร่วมกับบริษัทผู้รับเหมาของไทยและสหรัฐอเมริกา ได้แก่ Nippon Koei Co.,Ltd. (Japan)

สำหรับการลงทุนประกอบการอุตสาหกรรมของภาคเอกชนญี่ปุ่นในพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกนั้น เพื่อให้เห็นทิศทางการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นในประเทศไทย จึงเห็นสมควรนำเสนอข้อมูลการลงทุนของญี่ปุ่นโดยภาพรวมที่ได้รับการส่งเสริมจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ช่วงปี ค.ศ. 1960-1989 ก่อน เพื่อชี้ให้เห็นว่าช่วงก่อนที่โครงการก่อสร้างขั้นพื้นฐานต่างๆ ในแถบพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกจะเสร็จสมบูรณ์ การลงทุนของญี่ปุ่นอยู่ในพื้นที่ส่วนใดและลงทุนส่วนใหญ่ในสาขาใด

ตารางที่ 1 แสดงภาพรวมการกระจายตัวของโครงการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนใน 5 ด้านระหว่างปี ค.ศ. 1960-1989 (พ.ศ. 2503-2532) พิจารณาตามรายจังหวัด

อันดับที่	จังหวัด	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)
1.	ปทุมธานี	92	21,101.57
2.	สมุทรปราการ	84	7,317.61
3.	กรุงเทพฯ	39	3,219.1
4.	อยุธยา	30	14,721.31
5.	ฉะเชิงเทรา	22	4,152.00
6.	ชลบุรี	11	899.40
7.	ระยอง	9	171.00
8.	ลำพูน	8	1,881.55
9.	ลพบุรี	7	5,869.00
10.	สมุทรสาคร	7	647.00
11.	อื่นๆ	34	1,768.00
	รวมทั้งสิ้น	343	64,809.54

ที่มา : - ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

- ประมวลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 1 ได้แสดงให้เห็นว่า โครงการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนใน 5 ด้าน คือ อุตสาหกรรมการเกษตร โลหะ รถยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ แปรรูปโลหะ (รวมถึงชิ้นส่วนโลหะสำหรับรถยนต์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์) และเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างปี ค.ศ. 1960-1989 (พ.ศ. 2503-2532) จำนวน 343 โครงการ กระจุกตัวอยู่เฉพาะพื้นที่บริเวณจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ กรุงเทพฯ และฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นพื้นที่ใกล้เคียงกรุงเทพฯ จะมีข้อยกเว้นก็เพียงแต่การลงทุนในสาขาอุตสาหกรรมทางการเกษตรเท่านั้น ที่มีโครงการลงทุนกระจายอยู่ทั่วทุกภาค แต่ถึงอย่างไรก็ตาม จำนวนโครงการลงทุนก็ยังคงกระจุกตัวอยู่บริเวณจังหวัดปทุมธานี และสมุทรปราการ

ตารางที่ 2 แสดงภาพรวมการกระจายตัวของมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนใน 5 ด้าน ระหว่างปี ค.ศ. 1960-1989 (พ.ศ. 2503-2532) พิจารณาตามรายจังหวัด

อันดับที่	จังหวัด	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ
1.	ปทุมธานี	21,101.57	92
2.	อยุธยา	14,721.31	30
3.	สมุทรปราการ	7,317.61	84
4.	ลพบุรี	5,869.00	7
5.	ฉะเชิงเทรา	4,152.00	22
6.	กรุงเทพฯ	3,219.10	39
7.	นครปฐม	1,956.00	4
8.	ลำพูน	1,881.55	8
9.	สระบุรี	1,096.00	3
10.	ชลบุรี	899.40	11
11.	อื่นๆ	2,596.00	43
	รวมทั้งสิ้น	64,809.54	343

ที่มา : - ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- ประมวล โดยผู้วิจัย

สำหรับในตารางที่ 2 ได้แสดงให้เห็นว่า มูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนใน 5 ด้าน คือ อุตสาหกรรมการเกษตร โลหะ รถยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ แปรรูปโลหะ (รวมถึงชิ้นส่วนโลหะสำหรับรถยนต์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์) และเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างปี ค.ศ. 1960-1989 (พ.ศ.2503-2532) จำนวน 64,809.54 ล้านบาทนั้น โดยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณกรุงเทพฯ และพื้นที่รอบกรุงเทพฯ อันได้แก่ ปทุมธานี อยุธยา สมุทรปราการ และฉะเชิงเทรา ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นรวมกันถึง 50,511.59 ล้านบาท โดยมีมากกว่า 3 ใน 4 ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมด

ในขณะที่มูลค่าการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ มีมูลค่าเพียง 484 ล้านบาท จำนวน 4 โครงการ (จังหวัดนครราชสีมา 3 โครงการ 400 ล้านบาท และจังหวัดหนองคาย 1 โครงการ 84 ล้านบาท) ภาคใต้ จำนวน 123 ล้านบาท (จังหวัดตรัง 4 โครงการ 63 ล้านบาท จังหวัดนครศรีธรรมราช สงขลา และภูเก็ต จังหวัดละ 1 โครงการ มูลค่าการลงทุน 40,12 และ 8 ล้านบาท ตามลำดับ) ส่วนภาคเหนือ มีมูลค่าการลงทุน 2,765.55 ล้านบาท (จังหวัดลำพูน 8 โครงการ 1,881.55 ล้านบาท เนื่องจากเป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดเชียงใหม่ 5 โครงการ 828 ล้านบาท จังหวัดเชียงราย 1 โครงการ 45 ล้านบาท และจังหวัดน่าน 1 โครงการ 11 ล้านบาท)

ภายหลังจากที่การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง โครงการระยะที่ 1 ได้เสร็จสมบูรณ์ในปี 2533 และ 2534 ตามลำดับ รวมทั้งการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เช่น ท่าเรือน้ำลึก ท่อส่ง

น้ำ เส้นทางรถไฟ แล้วเสร็จ ก็ได้มีสถิติแสดงจำนวน โครงการและมูลค่าการลงทุนในบริเวณพื้นที่ภาคตะวันออกเพิ่มสูงขึ้นอย่างสังเกตเห็นได้ชัด ทั้งนี้เพราะได้มีภาคเอกชนจำนวนหลายรายเข้าไปลงทุนประกอบการอุตสาหกรรมในพื้นที่เป้าหมายทั้งสอง รวมทั้งการลงทุนจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง อันเป็นพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนาโดยตรง ขณะเดียวกันก็ยังมีภาคเอกชนส่วนหนึ่งได้ไปจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขึ้นในเขตจังหวัดปราจีนบุรี อันพื้นที่ส่วนหนึ่งของภาคตะวันออก

สำหรับสถิติโครงการที่ได้รับอนุมัติการลงทุนและมูลค่าการลงทุนในพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งรวมจังหวัดปราจีนบุรี นครนายก ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และสระแก้ว ระหว่างปี 2534-2539 ปรากฏละเอียดได้ในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุนในพื้นที่ภาคตะวันออก ระหว่างปี ค.ศ. 1991-1996 (พ.ศ. 2534-2539)

ปี	จำนวนโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติ		คิดเป็นร้อยละของทั้งประเทศ	มูลค่าการลงทุน (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)		คิดเป็นร้อยละของทั้งประเทศ
	ทั้งประเทศ	เฉพาะภาคตะวันออก		ทั้งประเทศ	เฉพาะภาคตะวันออก	
1991 (2534)	605	130	21.49	11,084	2,501	22.56
1992 (2535)	394	105	26.65	11,128	8,230	73.96
1993 (2536)	856	190	22.20	7,052	1,706	24.19
1994 (2537)	1,191	356	29.89	10,048	6,216	61.86
1995 (2538)	1,197	416	34.75	23,204	17,102	73.70
1996 (2539)	975	349	38.87	21,278	14,559	68.42

ที่มา : - ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- ประมวลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ถึงแม้ภาคตะวันออกนั้นมีพื้นที่รวมกันเพียงร้อยละ 7 ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ แต่จำนวนโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งมูลค่าการลงทุนนั้นมีสัดส่วนที่สูงมาก ดังในปี 2535, 2537, 2538 และ 2539 มูลค่าการลงทุนมีมากกว่าร้อยละ 60 ของมูลค่าการลงทุนรวมทั้งประเทศ

หากกลับมาพิจารณาเฉพาะการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นในประเทศไทยก็พบว่า การลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นในภาคตะวันออกได้เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก อันประกอบไปด้วยจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ดังสถิติในช่วงปี 2537-2539 ที่ได้นำเสนอในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แสดงภาพรวมการกระจายตัวของโครงการและมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ระหว่างปี ค.ศ.1994-1996 (พ.ศ. 2537-2539) พิจารณาตามรายจังหวัด

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด	1994 (2537)		1995 (2538)		1996 (2539)	
	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน
ชลบุรี	36	18,476.5	41	19,260.6	41	9,463
ระยอง	10	16,340.2	42	95,197.8	47	79,833
ฉะเชิงเทรา	6	1,225.2	17	10,096.8	16	3,478
ปราจีนบุรี	12	3,692.9	17	14,910	16	9,336
ปทุมธานี	31	7,069.6	29	7,685.9	25	16,356
อยุธยา	33	5,941.9	41	14,795.2	41	11,010
สมุทรปราการ	8	788.1	17	1,470.3	21	5,488
กรุงเทพฯ	10	2,541	11	715.0	17	3,945
นครราชสีมา	15	1,667.5	21	8,393.4	8	1,611
ลำพูน	7	1,087.7	12	2,740.6	4	395
อื่นๆ	24	6,493.2	36	21,347.5	18	15,985
รวม	192	65,323.8	284	196,613.1	254	156,900

ที่มา : - ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- ประมวลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่าในช่วงระหว่างปี 2537-2539 ชลบุรีเป็นจังหวัดที่มีจำนวนโครงการ ซึ่งภาคเอกชนญี่ปุ่นได้เข้าไปลงทุนมากเป็นอันดับหนึ่ง โดยมีจำนวนถึง 118 โครงการ รองลงมาคือ อยุธยา จำนวน 115 โครงการ* และมากเป็นอันดับสามก็คือ ระยอง จำนวน 99 โครงการ หากพิจารณาถึงมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นในช่วงเวลาดังกล่าว ข้อมูลจากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่า ระยองเป็นจังหวัดที่ภาคเอกชนญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนมีมูลค่าสูงสุดคือ 191,371 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 45.69 ของทั้งหมด รองลงมาคือ ชลบุรี จำนวน 47,200.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.27 และอยุธยามากเป็นอันดับสาม จำนวน 31,747.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.58 ส่วนปทุมธานีรองลงมาสำหรับสมุทรปราการ และกรุงเทพฯ มีมูลค่าของการลงทุนเพียงร้อยละ 1.85 และ 1.72 ตามลำดับ

แต่เมื่อพิจารณาจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นในพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกอันประกอบไปด้วยจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรีและระยองรวมกัน ก็พบว่า ในปี 2537 มีจำนวน 52 โครงการ คิดเป็นร้อยละ

* เหตุที่อยุธยาเป็นจังหวัด ที่มีจำนวนโครงการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นมากเป็นอันดับสองในช่วงเวลาดังกล่าว เนื่องจากได้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขึ้น ซึ่งเปิดดำเนินการในเวลาเดียวกัน ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมไฮเทค (บ้านหว้า) นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน นิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร และนิคมอุตสาหกรรมอุตสาหกรรม

ละ 27.08 ของโครงการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับอนุมัติ ส่วนมูลค่าการลงทุนมีจำนวน 36,041.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 55.17 ของมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับอนุมัติ ในปี 2538 มีจำนวน 100 โครงการหรือคิดเป็นร้อยละ 63.35 และในส่วนมูลค่าการลงทุนมีจำนวน 124,555.2 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 63.35 และใน 2539 มีจำนวน 104 โครงการ หรือคิดเป็นร้อยละ 40.94 ส่วนมูลค่าการลงทุนมี จำนวน 92,774 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 59.13 จึงกล่าวได้ว่าในช่วง 3 ปี คือ ระหว่างปี 2537-2539 ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก มีโครงการซึ่งภาคเอกชนญี่ปุ่นเข้าไปลงทุนมากถึงร้อยละ 59.22 ของมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับอนุมัติทั้งหมด

สถิติดังกล่าวได้ชี้ให้เห็นว่า ก่อนหน้านั้นฐานการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นในประเทศไทย ซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่กรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงคือ ปทุมธานี สมุทรปราการ และอยุธยา ได้ขยายไปสู่พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ซึ่งจะกลายเป็นฐานการลงทุนอีกแห่งหนึ่ง นับตั้งแต่ปี 2533 เป็นต้นไป ทั้งนี้เป็นผลมาจากโครงสร้างชั้นพื้นฐานต่างๆ ในแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกที่เอื้อประโยชน์ต่อการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมได้ทยอยก่อสร้างแล้วเสร็จ

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนโครงการของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก เปรียบเทียบกับพื้นที่อื่น จำแนกตามรายสาขา ช่วงปี 2537-2539

หน่วย : โครงการ

สาขา	การเกษตรและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร	แร่โลหะและเซรามิกส์	อุตสาหกรรมเบา	ผลิตภัณฑ์โลหะและรถยนต์	เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	เคมี กระดาษ และพลาสติก	บริการ	รวม
จังหวัด								
ฉะเชิงเทรา	1	1	-	18	10	7	2	39
ชลบุรี	5	9	3	64	18	18	1	118
ระยอง	4	18	1	35	6	30	5	99
รวม	10	28	4	117	34	55	8	256
พื้นที่อื่น (นอกเหนือจาก 3 จังหวัด)	39	13	37	118	184	65	18	474
รวมทั้งประเทศ	49	41	41	235	218	120	26	730

ที่มา : - ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

- ประมวลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 5 ได้แสดงให้เห็นว่า ในช่วงปี 2537-2539 โครงการของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มีจำนวน 256 โครงการ โดยเป็นการลงทุนในสาขาผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องกล และรถยนต์ จำนวน 117 โครงการ รองลงมาคือ สาขาเคมี กระดาษ และพลาสติก จำนวน 55 โครงการ สาขา

เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ สาขาแร่โลหะ และเซรามิก จำนวน 34 โครงการ และ 28 โครงการ ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีสาขาแร่ โลหะและเซรามิกส์ ซึ่งมีจำนวนมากกว่่าครั้งหนึ่งของทั้งประเทศรวมกัน ส่วนสาขาผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องกล และรถยนต์ และสาขาเคมี กระดาษ และพลาสติกนั้น มีจำนวนเกือบครึ่งหนึ่งของทั้งประเทศรวมกัน

สำหรับพื้นที่ในการลงทุนนั้น ถ้าเป็นสาขาเคมี กระดาษและพลาสติก โครงการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่น ส่วนใหญ่นั้น ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดระยอง เนื่องจากแหล่งวัตถุดิบทางด้านปิโตรเคมีตั้งอยู่ในพื้นที่นี้ เช่นเดียวกับ สาขาแร่ โลหะและเซรามิกส์ ที่อยู่ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดระยอง เพราะนโยบายของรัฐบาลต้องการให้ระยองเป็นฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมหลัก ที่จะเป็นตัวก่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องตามมา ส่วนสาขาผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องกล และรถยนต์และสาขาเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ จะตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี เพราะรัฐบาลต้องการให้เป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม ที่ไม่มีปัญหาด้านมลภาวะ

สรุปและอภิปรายผล

ผลการศึกษานี้ได้แสดงให้เห็นว่า แผนการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกที่ครอบคลุมพื้นที่จังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ถือเป็นแผนพัฒนาแบบเบ็ดเสร็จที่สำคัญของประเทศ เนื่องจากเป้าหมายของการพัฒนา มีการบูรณาการเข้าด้วยกัน ระหว่างความพยายามที่จะกระจายความเจริญออกสู่ภูมิภาค เพื่อคลี่คลายสภาพความแออัดของ กรุงเทพฯ และบริเวณใกล้เคียง กับความพยายามที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยใช้ก๊าซธรรมชาติที่ขุดค้นพบเป็นตัวจุดประกาย โดยมีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายในเบื้องต้นไว้ 2 บริเวณ คือ บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง กำหนดให้เป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมหลัก เช่น อุตสาหกรรมแยกก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรม ปูน อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า กับบริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี กำหนดให้เป็นแหล่งที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์ อุตสาหกรรมขนาดกลางและย่อม ที่ไม่มีปัญหาทางด้านมลพิษ ขณะเดียวกันก็ได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่า ผลจากการพัฒนาพื้นที่เป้าหมายทั้ง 2 บริเวณนี้ จะส่งผลให้เมืองระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา กลายเป็นชุมชนเมืองศูนย์กลางความเจริญของภาคและผลจากการพัฒนายังจะส่งผลคือพื้นที่ส่วนหลังคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือต่อไป

ในการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ภาครัฐบาลไทยได้มีบทบาทนำในการพัฒนา โดยการจัดเตรียมโครงสร้างขั้นพื้นฐานต่างๆ เช่น นิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ ทางรถไฟ แหล่งน้ำ ถนน ระบบโทรคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ขึ้นในพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนา เพื่อเป็นการจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนประกอบการอุตสาหกรรม ขณะเดียวกันก็ยังมีบทบาทนำในการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมหลัก เช่น อุตสาหกรรมแยกก๊าซธรรมชาติ ปิโตรเคมี และปูนซีเมนต์

แต่ในการดำเนินการดังกล่าวภาครัฐบาลไทยมีข้อจำกัดทางด้านเงินทุน ทรัพยากรบุคคลและเทคโนโลยี ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากโครงการพัฒนาขนาดใหญ่เช่นนี้ ยังไม่เคยดำเนินการในประเทศไทยมาก่อน จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่ภาครัฐบาลไทยจะร้องขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศ ประเทศซึ่งอยู่ในฐานะที่จะให้ความช่วยเหลือในเรื่องดังกล่าวให้แก่ประเทศไทยได้ นั่นก็คือ ญี่ปุ่น เนื่องจากได้มีการพิจารณาร่วมกันแล้วเห็นว่า แหล่งเงินทุนของภาครัฐบาลญี่ปุ่น ถือว่ามีเงื่อนไขที่ผ่อนปรนมากที่สุด มีอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำมาก และเมื่อเทียบกับแหล่งเงินทุนอื่นแล้ว ก็มีระยะเวลาการปลอดหนี้และชำระหนี้ที่ยาวนานกว่า

บทบาทของญี่ปุ่นที่มีต่อ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก พิจารณาได้ดังนี้

1. บทบาทของภาครัฐบาลญี่ปุ่น รัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้ความช่วยเหลือต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกใน 2 รูปแบบคือ

1.1 ความร่วมมือทางวิชาการ หน่วยงานของภาครัฐบาลญี่ปุ่นที่รับผิดชอบทางด้านนี้คือ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency) หรือ ใจก้า (JICA) ด้วยการจัดส่งคณะผู้เชี่ยวชาญเข้ามาศึกษา เพื่อการจัดทำแผนแม่บท (Master Plan Study) และการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ของโครงการต่างๆ ในแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ผลการศึกษาที่สำคัญก็เช่น โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมในพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก กับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลบริเวณแหลมฉบัง ซึ่งได้กลายเป็นแผนแม่บทสำหรับการพัฒนาในพื้นที่บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง และพื้นที่บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

1.2 ด้านเงินกู้ หน่วยงานของภาครัฐบาลญี่ปุ่นที่รับผิดชอบทางด้านนี้คือ องค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจภาคพื้นทะเล (Overseas Economic Cooperation Fund of Japan) หรือ โออีซีเอฟ (OECF, Japan) โดยให้ความช่วยเหลือต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกในรูปของเงินกู้ จำนวน 24 โครงการ ในวงเงินกู้จำนวน 143,800 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 11.4 ของโครงการที่ประเทศไทยได้รับเงินกู้จากโออีซีเอฟทั้งหมด (สถิติ ณ วันที่ 30 กันยายน 2538) เงินกู้ยืมจากโออีซีเอฟนี้ ได้ใช้ลงทุนเพื่อการก่อสร้างโครงสร้างขั้นพื้นฐานต่างๆ ของโครงการ โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 60 ของเงินลงทุนทั้งหมด ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 40 เป็นเงินลงทุนของภาครัฐบาลไทยที่จัดสรรมาจากงบประมาณแผ่นดิน

2. บทบาทของภาคเอกชนญี่ปุ่น ในระยะแรกภาคเอกชนญี่ปุ่นได้เข้ามามีบทบาทต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกในรูปของการเป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา และเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในโครงการต่างๆ จำนวนหลายบริษัท แต่ในส่วนของบทบาทหลักในฐานะผู้เข้ามาประกอบการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมได้มีสถิติแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มที่ภาคเอกชนญี่ปุ่นได้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเพิ่มมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับฐานการลงทุนบริเวณกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง สถิติในช่วงปี 2537-2539 ได้แสดงให้เห็นว่า โครงการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยองที่ได้รับการส่งเสริมในช่วงเวลาดังกล่าว มีมูลค่ารวมกันมากกว่าร้อยละ 60 ของมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นรวมกัน ขณะที่มูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนญี่ปุ่นในพื้นที่กรุงเทพฯ ปทุมธานี สมุทรปราการ และอยุธยา รวมกัน มีเพียงร้อยละ 19 ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่า พื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ได้กลายเป็นฐานการลงทุนอีกแห่งหนึ่งของญี่ปุ่นในประเทศไทย ส่วนสาขาการผลิตที่ภาคเอกชนญี่ปุ่นเข้ามาประกอบการมากที่สุดได้แก่ ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องกล และยานยนต์ รองลงมาคือ สาขาเคมี กระดาษ และพลาสติก และสาขาเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับพื้นที่เป้าหมายบริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สาขาการผลิตที่ภาคเอกชนญี่ปุ่นเข้ามาประกอบการมากที่สุดได้แก่ สาขาผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องกล และรถยนต์ และสาขาเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ส่วนพื้นที่เป้าหมายบริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง สาขาการผลิตที่ภาคเอกชนญี่ปุ่นเข้ามาประกอบการมากที่สุดได้แก่ สาขาเคมี กระดาษ และพลาสติก

ตามที่กล่าวมาจึงสรุปได้ว่า ภาครัฐบาลและภาคเอกชนของญี่ปุ่นได้มีบทบาทอย่างสำคัญต่อโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก โดยภาครัฐบาลได้เข้ามามีบทบาทนับตั้งแต่การจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนา การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการต่างๆ และที่สำคัญคือ การให้เงินกู้ซึ่งมีสัดส่วนมากกว่าครึ่งหนึ่งของการลงทุนทั้งหมด ในส่วนของการลงทุนประกอบการอุตสาหกรรม ภาคเอกชนญี่ปุ่นก็ยังคงแสดงบทบาทสำคัญอยู่ ถึงแม้จะมีภาคเอกชนจากประเทศอื่นได้มาลงทุนในโครงการนี้ด้วยก็ตาม

อนึ่ง จากการศึกษาที่มีข้อสังเกตที่น่าสนใจอยู่บางประการ คือ

1. ในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก บทบาทของภาครัฐบาลไทย อาจมีดุลยพินิจในวงจำกัดในการตัดสินใจ เนื่องจากข้อจำกัดด้านศักยภาพที่มีอยู่และการไม่มีประสบการณ์เกี่ยวกับโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ จึงทำให้ประเทศต้องพึ่งพาต่างประเทศในการจัดทำแผนแม่บทของโครงการ การศึกษาออกแบบรายละเอียดของโครงการ รวมถึงการต้องพึ่งพาแหล่งเงินทุน ดังนั้น ในขั้นตอนของการจัดซื้อ จัดหา การก่อสร้าง ประเทศที่เข้าถึงข้อมูลรายละเอียดของโครงการจึงได้ประโยชน์ในเรื่องดังกล่าวไป ตัวอย่างดังกรณีที่ไจก้า (JICA) ได้ส่งคณะผู้เชี่ยวชาญเข้ามาจัดทำแผนแม่บทโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณแหลมฉบัง และแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพัทยา ก็ได้มีผู้เชี่ยวชาญจากบริษัทเอกชนของญี่ปุ่นอยู่ในคณะผู้เชี่ยวชาญเข้ามาศึกษาด้วย เช่น ตัวแทนของ Nippon Koei Co.,Ltd. และในเวลาต่อมาบริษัทเหล่านี้ก็ได้รับการคัดเลือกให้เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาร่วมกับบริษัทอื่นๆ ในการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ทำเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นต้น

นอกจากนี้บริษัทรับเหมาของเอกชนญี่ปุ่นก็ยังชนะการประมูลงานก่อสร้างในหลายโครงการ ถึงแม้ในสัญญาการกู้เงิน เงื่อนไขของการจัดซื้อจะเป็นแบบไม่ผูกมัดก็ตาม แต่รัฐบาลของประเทศผู้กู้เงิน ก็ต้องพิจารณาต่อไปแล้วว่าทำอย่างไรถึงจะให้รัฐบาลประเทศผู้ให้กู้ยินดีที่จะให้กู้ในโครงการอื่นๆ และโครงการต่อเนื่อง ที่ยังจำเป็นต้องอาศัยเงินกู้จากนอกประเทศอยู่

2. ถึงแม้รัฐบาลญี่ปุ่นจะให้เงินกู้แก่ประเทศไทยในโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกในลักษณะผ่อนปรน กล่าวคือ อัตราดอกเบี้ยอยู่ระหว่าง 2.70 ถึง 3.50 ระยะเวลาการชำระคืนเงินกู้อยู่ระหว่าง 25-30 ปี ระยะเวลาปลอดหนี้อยู่ระหว่าง 7-10 ปี แต่สิ่งที่ภาครัฐบาลและภาคเอกชนญี่ปุ่นได้รับก็มีมูลค่ามหาศาล นับตั้งแต่การที่รัฐบาลญี่ปุ่นได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลไทยในเวทีระหว่างประเทศ ภาครัฐบาลญี่ปุ่นก็ยังสามารถสร้างงานให้แก่ภาคเอกชนของตนเองในต่างประเทศ ในการเป็นบริษัทที่ปรึกษาบริษัทรับเหมาก่อสร้าง และรวมไปถึงการขยายฐานการผลิตและฐานการตลาดให้กับสินค้าของภาคเอกชนตนเองอีกด้วย

3. การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก ภาครัฐบาลไทยอาจพิจารณาว่าประสบความสำเร็จในประเด็นที่ช่วยบรรเทาความแออัดของกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงลงไปได้ด้วยการมีท่าเรือน้ำลึก และแหล่งที่ตั้งทางอุตสาหกรรมแห่งใหม่ของประเทศ แต่ในประเด็นของความพยายามในการพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก เพื่อการก้าวไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่นั้น คงเป็นประเด็นที่ต้องมีการประเมินในระยะยาวต่อไปว่าจะมีความยั่งยืนขนาดไหน ทั้งนี้เพราะทุนและเทคโนโลยีส่วนใหญ่ที่ใช้ในการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าว มิใช่เกิดจากการสะสมหรือพอกพูนขึ้นในประเทศ หากแต่เป็นการพึ่งพิงหรือนำเข้าจากต่างประเทศ ดังนั้น ในอนาคตหากประเทศสูญเสียความได้เปรียบในเชิงเปรียบเทียบมากขึ้น การย้ายฐานการลงทุนของนักลงทุนจากต่างประเทศไปยังประเทศอื่น จึงเป็นสิ่งที่ยากจะหลีกเลี่ยง ผลกระทบในทางลบย่อมเกิดต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ไม่เพียงแต่เฉพาะภาคอุตสาหกรรมเท่านั้น ถึงแม้โครงสร้างขั้นพื้นฐานของประเทศ จะมีการกล่าวอ้างว่า ได้มีการพัฒนาไปได้แล้วก็ตาม

4. การที่ภาครัฐบาลไทย ต้องอาศัยความช่วยเหลือจากภาครัฐบาลญี่ปุ่นในรูปของเงินกู้ เพื่อนำมาลงทุนเพื่อการก่อสร้างโครงสร้างขั้นพื้นฐานต่างๆ ของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก มีมูลค่าสูงถึง 143,800 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 60 ของเงินลงทุนทั้งหมด ได้เป็นภาระผูกพันต่อการชำระหนี้ในระยะยาวของประเทศอยู่ไม่น้อย จากสถิติยอดค้างชำระหนี้เงินกู้โออีซีเอฟของประเทศไทย ได้เพิ่มขึ้นเป็นเกือบ 2 เท่า ในช่วงระยะเวลา 10 ปี ดังในปีงบประมาณ 2530 ประเทศไทยมียอดค้างชำระหนี้เงินกู้โออีซีเอฟ จำนวน 332 พันล้านบาท ในปีงบประมาณ 2539 เพิ่มขึ้นเป็น 663 พันล้านบาท และในแต่ละปีงบประมาณก็มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นโดยตลอด โดยในบางปีงบประมาณเพิ่มจากปี

งบประมาณที่ผ่านมามีถึงปีละกว่า 50 พันล้านบาท เช่น ในปีงบประมาณ 2537 มียอดค้างชำระหนี้ 556 พันล้านบาท แต่ในปีงบประมาณ 2538 ยอดค้างชำระหนี้เพิ่มขึ้นเป็น 613 พันล้านบาท

ดังนั้น หากประเทศต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยเป็นระยะเวลานาน การจัดเก็บรายได้ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อาจกลายเป็นสาเหตุทำให้ไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามสัญญา โอกาสที่ประเทศจะเผชิญภาวะวิกฤตการณ์หนี้ต่างประเทศ ดังประเทศแถบลาตินอเมริกาเคยประสบก็มีความเป็นไปได้สูง

ชำนาญกหอสมุด

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจพื้นทะเลแห่งประเทศไทย. โออีซีเอฟ ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. ม.ป.ท., 2541.
- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ชุมชนใหม่มาบตาพุดและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. เอกสารอัดสำเนา, 2533.
- "....." นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด. เอกสาร เนื่องในพิธีวางศิลาฤกษ์โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด วันศุกร์ที่ 30 พฤศจิกายน 2533
- "....." นิคมอุตสาหกรรมและเขตอุตสาหกรรมส่งออกแหลมฉบัง. เอกสารอัดสำเนา, 2535.
- "....." ทำเนียบโรงงานในนิคมอุตสาหกรรม ปี 2539 – 2540. ม.ป. ท., ม.ป.ป.
- การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย. โรงแยกก๊าซธรรมชาติ. กรุงเทพฯ : บริษัท ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, 2528.
- คณะกรรมการปรับโครงสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น. สมุดปกขาวการปรับโครงสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทย – ญี่ปุ่น. ม.ป.ท., 2528.
- บริษัท ปุ๋ยแห่งชาติ จำกัด (มหาชน). ปีทองของเกษตรกรไทย. เอกสารแผ่นพับ, 2540.
- บุษราคัม ศรีรัตนา. "ท่าเรือแหลมฉบัง : ประตูสำคัญสู่เส้นทางการค้านานาชาติ" วารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 8 ฉบับที่ 10 ตุลาคม 2540 หน้า 39 – 49.
- บริษัท ปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน). ทศวรรษอันเรืองรอง : ปิโตรเคมีแห่งชาติ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุณรัตน์, 2537.
- รัตนา สายคณิต. พัฒนาเศรษฐกิจขั้นพื้นฐาน. กรุงเทพฯ : บริษัท โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, 2524.
- ศิริรัตน์ ไกรวนิชและน้ำทิพย์ รัตนสกุล. "Eastern Seaboard : จากนโยบายกระจายความเจริญทะยานสู่ความเป็นสากลในเวทีการแข่งขันโลก" วารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 6 ฉบับที่ 5 พฤษภาคม 2538 หน้า 39 – 46.
- สำนักงานประมาณ. งบประมาณโดยสังเขป ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2533. กรุงเทพฯ : ศูนย์การพิมพ์พลชัย, ม.ป.ป.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525 – 2529. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.
- "....." แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530 – 2534. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ยูไนเต็ดโปรดักชั่น, ม.ป.ป.
- ".....". "แผนพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก" วารสารเศรษฐกิจและสังคม. ปีที่ 20 ฉบับที่ 3 เดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2526.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก. การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก. เอกสารอัดสำเนา, 2532,2535.

"....." รายงานความก้าวหน้าแผนงานพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก. เอกสารอัดสำเนา, 2540.

"....." ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ. 2528.

อัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัยและนุชยา วุฒิชายู. "ปิโตรเคมี : อุตสาหกรรมพื้นฐานขนาดใหญ่รับการเติบโตในภูมิภาค" วารสารส่งเสริมการลงทุน ปีที่ 6 ฉบับที่ 5 พฤษภาคม 2538 หน้า 50 – 54.

ภาษาอังกฤษ

Alan B. Mountjoy. *Industrialization and Developing Countries*. 4th ed. London : Hutchinson & CO (Publishers) Ltd., 1975.

Coopers & Lybrand Associates with Maunsell Consultants, Sindhu Pulsirivong & Associates and Huszar Brammah & Associates. *Eastern Seaboard Study : Issues and Proposals*. (Main Report Volume 1 Final Report)

E.K. Hawkins. *The Principles of Development Aid*. Middlesex : Penguin Books Ltd., 1970.

Embassy of Japan, Thailand *Japan's Economic Cooperation to Thailand*. N.p., 1986.

".....". *Japan – Thailand Economic Relations*. N.p., n.d.

J.M.Healey. *The Economics of Aid*. London : Routledge and Kegan Paul Ltd., 1971.

Jagdish Bhagwati and Richard S. Eckaus. *Foreign Aid*. Baltimore : Penguin Books Inc, 1970.

Japan International Cooperation Agency. *JICA in Thailand*. N.p., 1996.

"....." *JICA in Thailand (Outline of Technical Cooperation Between Japan and Thailand)* n.p., n.d.

"....." *JICA Annual Report 1985, 1986, 1988, 1989, 1991, 1996*.

"....." *The Master Plan Study for the Development of Phattaya Area*. June 1990.

"....." *The feasibility Study on Measures to Promote the Container Handling System Through Laem Chabang Port in the Kingdom of Thailand*.

"....." *Study on the Effective Port Management and Operation System in the Kingdom of Thailand*.

"....." *The Study on the Development Project of the Industrial Port on the Eastern Seaboard in the Kingdom of Thailand*.

"....." *The on the Development Project of Laem Chabang Coastal Area*. Ministry of Foreign Affairs, Japan. *Japan's ODA Annual Report 1989*. N.p., 1990.

"....." *Japan' ODA Annual Report 1996*. N.p.' 1997. Office of the Board of Investment. *Investment in the Eastern Region of Thailand*. N.p., 1997.

"....." *Thailand, Eastern Seaboard Development Program*. Bangkok : Funny Press, n.d.

"....." *Thailand Investment*. N.p., 1987.

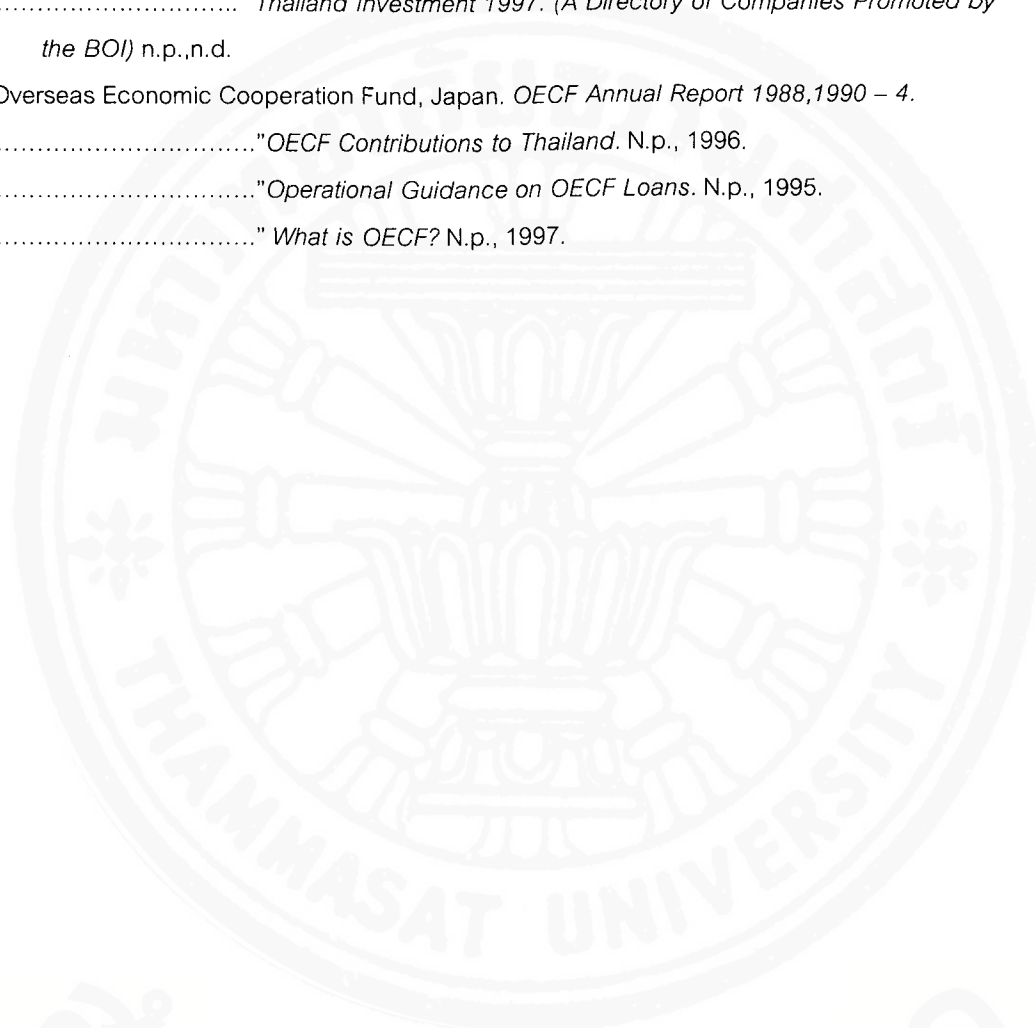
"....." *Thailand Investment 1997. (A Directory of Companies Promoted by the BOI)* n.p., n.d.

The Overseas Economic Cooperation Fund, Japan. *OECE Annual Report 1988, 1990 – 4*.

"....." *OECE Contributions to Thailand*. N.p., 1996.

"....." *Operational Guidance on OECE Loans*. N.p., 1995.

"....." *What is OECE?* N.p., 1997.



สำนักหอสมุด